

Ponte in un anno, i cinque ostacoli

Dalla demolizione alla vigilanza. Difficile reperire le aree, progettazione complessa, deroghe al codice appalti

Decreto in Cdm. Nelle bozze un supercommissario per azzerare tempi sui pareri oggi in media fra 5 e 7 anni

Alessandro Arona

ROMA

Il governo vuole ricostruire il Ponte di Genova entro il 2019, un anno e tre mesi. Lo ha confermato ieri il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli a «Pota a Porta»: «Faremo di tutto per ricostruire il Ponte entro il 2019, lo faremo con il timbro dello Stato, su questo il governo è compatto, e sono convinto che ce la faremo».

Il decreto legge per Genova sarà esaminato questa mattina in pre-consiglio e nel pomeriggio in consiglio dei ministri. Toninelli ha confermato che «nel decreto non ci sarà la decadenza della convenzione di Autostrade», aggiungendo che «la revoca della concessione su tutta la rete Aspi resta il nostro obiettivo, ma l'iter seguirà il corso previsto dalla convenzione». Nel dl sarà prevista la nomina di un commissario con ampi poteri di deroga a procedure approvative e Codice appalti, «lo nominerà il presidente Conte con Dpcm prima della conversione in legge». Confermate tutte le norme su aiuti a cittadini e imprese, misure per il rilancio economico, zona economica speciale, Agenzia per la sicurezza di strade e ferrovie.

Due questioni restano ancora aperte: nella ricostruzione Autostrade avrà un ruolo, seppure in cordata con altri, o sarà il commissario a fare da stazione appaltante? L'affidamento di progettazione e lavori sarà diretto oppure consultando almeno cinque imprese, come impongono le direttive Ue?

Ricostruire un ponte di quelle dimensioni in 12-14 mesi è tecnicamente possibile, ne è convinta Autostrade per l'Italia (che annunciò già a fine agosto l'obiettivo di ricostruirlo in 8

mesi, dall'approvazione dei progetti) e lo confermano tecnici del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma si potrà fare solo azzerando quasi completamente le fasi approvative e di esame tecnico dei progetti, sostituite da semplici firme del commissario; se si lavorerà 22-24 ore al giorno e sette giorni su sette, se la squadra tecnica e istituzionale messa in campo si muoverà in piena sintonia.

Secondo il rapporto Nuvez (Agenzia Coesione) del luglio scorso, le opere di importo oltre 100 milioni di euro hanno in media tempi di realizzazione pari a 15,7 anni, di cui 6,4 anni per la fase di progettazione e approvazione, 1,7 anni per bando di gara e affidamento dei lavori, 7,7 anni per la realizzazione. Secondo lo studio il 44% di quei tempi sono "di attraversamento", cioè persi nei tempi morti tra un passaggio e l'altro.

Dunque, il primo nodo è l'iter: «Bisognerà portare a zero le procedure approvative», spiegano esperti del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Dunque: niente conferenza di servizi con gli enti locali, niente valutazione ambientale, niente parere del Consiglio superiore, niente parere di compatibilità idraulica, niente controllo di sicurezza stradale (ministero), niente autorizzazione idrogeologica (Autorità di bacino). Tutte queste verifiche tecniche sono presenti nel progetto, per legge, ma per arrivare a una firma rapida, pochi giorni, da parte del Commissario servirà una fiducia totale su chi ha fatto quei progetti, perché chi metterà la firma lo farà praticamente al buio. Servirà poi grande armonia e intesa tra tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti, altrimenti il commissario non avrà gli strumenti per poter decidere in tempi immediati.

I livelli di progettazione sono attualmente tre per le opere pubbliche: progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo. Ogni passaggio comporta livelli di approfondimento e verifiche successive. Accorpare tutto in una sola fase comporta rischi e incognite.

Poi c'è il nodo dei lavori. Autostrade calcolava di poter fare i lavori in 5-6 mesi solo lavorando su tre turni di 22 ore al giorno, sette giorni su sette. Anche questo si può fare se tutta la macchina fila liscia come l'olio. Autostrade ha già avviato la progettazione del nuovo Ponte, con tempi che si allungerebbero per coordinarsi con l'idea progettuale di Renzo Piano. Se invece il governo sceglierà la strada di escludere del tutto Aspi dalla ricostruzione il contenzioso giudiziario si aprirà subito, lo ha ammesso il ministro Toninelli: «Siamo sicuri che faranno ricorso».

I Cinquestelle comunque insistono: «Il Ponte lo ricostruirà lo Stato - ha detto ieri Toninelli - sarà una società pubblica con la presenza di Fincantieri e probabilmente anche di Italferr (Fs)». Resta però in piedi anche l'ipotesi alternativa di accordarsi con Autostrade, pur affidando progetti e lavori a un consorzio a guida pubblica. C'è poi il nodo affidamento. La Commissione europea, l'Anac e i giuristi di Palazzo Chigi sono concordi: in base al diritto Ue si devono invitare almeno cinque imprese, anche in casi di urgenza.

Prima ancora c'è il nodo demolizione e smaltimento macerie. Anche in questo caso serve grande intesa con gli enti locali e con la stessa Aspi, che ha la concessione finché non viene revocata.



Dopo il crollo.

Confermate nel decreto legge le norme su aiuti a cittadini e imprese. In pista misure di rilancio economico, zona economica speciale e Agenzia per la sicurezza di strade e ferrovie.

1

IL VECCHIO PONTE

Per la demolizione le incognite delle aree e dell'inchiesta

Nessuna decisione

Per la demolizione del vecchio Ponte Morandi tutto fermo. La difficoltà considerata più grave è quella del reperimento di aree adatte allo smaltimento dei materiali rottamati, ma obiezioni a tempi troppo celeri di rimozione della vecchia infrastrutture arrivano anche dalla Procura di Genova che deve realizzare incidenti probatori per accertare la dinamica dei fatti.

2

SI PARTE DA RENZO PIANO

Tre livelli di progettazione, nel consorzio c'è Italferr

Le possibili deroghe

Il codice appalti prevede tre livelli di progettazione: fattibilità, definitivo ed esecutivo. Non è chiaro se il Dl interverrà per ridurre i passaggi. Toninelli ha annunciato che nel consorzio per la progettazione e realizzazione del Ponte dovrebbe entrare Italferr, oltre a Fincantieri. Si partirà dal progetto di Renzo Piano e, se venisse confermato il ruolo di committente di Aspi, anche da quello di Autostrade.

3

LA NUOVA FIGURA

Tutti i poteri al supercommissario Tecnico o politico?

Il litigio sul nome

Il decreto disegna una figura con un accentramento di poteri mai visto. Con l'eccezione dei sovrintendenti, il commissario sostituirà in automatico (quindi non solo in caso di inerzia) tutte le amministrazioni statali, regionali e comunali. Profili critici: M5s e Lega litigano su chi debba essere il commissario, dai primi un veto su Toti. Ma è ipotizzabile concentrare tanti poteri su un tecnico?

4

GLI APPALTI

Senza gara formale ma l'affidamento per Dl ha troppe deroghe

Perplessità Anac e Ue

Dal governo si fa sapere che sarebbero in via di superamento le obiezioni di Anac ed Unione europea sulla fortissima deroga al codice appalti che consentirebbe di affidare per decreto l'opera a un'azienda pubblica in nome dell'emergenza. C'è un atteggiamento positivo da Bruxelles che però tende a dare un perimetro alle emergenze. Dall'Anac l'auspicio che si faccia almeno una gara informale a cinque

5

IL RAPPORTO CON ASPi

Resta il nodo della concessione: chi sarà il committente?

Aspi o il commissario?

È il nodo che attanaglia la ricostruzione fin dall'inizio: in attesa che faccia il suo corso l'iter per la revoca della concessione (e che si accertino eventuali responsabilità di Autostrade) chi sarà il committente del nuovo Ponte? Prevale ora l'idea che resti la concessione ad Aspi: oltre a pagare, quindi, la concessionaria dovrebbe affidare i lavori. Ma Toninelli dice che lo farà il commissario.

